

Bilaga B -Mälardalstrafiks Trafikplan med trafikutbud i Etapp 2

December 2020



Mälardalstrafik, Mälardalstrafik MÄLAB AB, bildades 1991, då som Tåg i Mälardalen. Bolaget ägs numera av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro län och Östergötland. Mälardalstrafiks verksamhet är att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionalstågstrafik, särskilt i Mälardalenregionen. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter, innefattande även fullgörande av i behörig ordning lämnad befogenhet att upphandla och ingå avtal om allmän trafik samt upphandling och tillhandahållande av andra persontransport- och samordningstjänster inom ramen för ägarnas beslut och kommunala kompetens.

Denna Trafikplan avser Etapp 2 med start i december år 2021. Trafikplanen är tillika bilaga B i det Samverkansavtal mellan ägarna som reglerar uppdrag och utveckling.

Trafikplanen beskriver det trafikutbud i det storregionala stornätet i Mälardalen som ägarna sedan tidigare kommit överens om att genomföra inom ramen för Mälartågslinjerna. Därutöver kompletterad med inriktningen för övrig tågtrafik som planeras att bedrivas inom avtal om Movingo, samt den busstrafik som beslutats ingå i Movingo-systemet.

Trafiken i nedanstående beskrivning ska ses svara upp mot regionens behov över de inledande åren och vara gällande från tidtabellsskiftet i december 2021.

På Mälartågslinjerna ses att trafikutbudet är gällande för hela avtalsperioden inom det trafikavtal som tecknas för perioden fram till 2029, under förutsättning att ägarna inte fattar beslut om förändringar.

Trafiken ingående i Movingo-avtalen bedrivs historiskt utan ekonomiskt stöd för trafikutbudet och utvecklingen på dessa linjer är därmed mer osäker. Pågående utredningar kan leda till en utveckling som går mot ett utökat trafikutbud på hela eller delar av dessa linjer, och ses i första hand avse

tidshorisonten efter 2023–2024. Det innebär också att avtalen för trafiken inom Movingo-linjerna från december 2021, planeras gälla för en kortare tidsperiod (2–5 år).

Utbudet i Trafikplanen ska samtidigt ses vara ett grundutbud som under perioden successivt kan komma att justeras i takt med att resandet och trafikbehoven förändras.

Nedanstående bild visar Mälardalstrafiks styrmodell som utgör basen i uppdrag, vision, värdegrund och kundlöften. Utförligare innehåll och mer om verksamhetsmålen kan läsas i Mälardalstrafiks verksamhetsplan.



Figur: Det strategiska ramverket för Mälardalstrafik vägleder verksamheten i riktning mot visionen.

Mål, behov och förutsättningar

De kollektivtrafikansvariga i Stockholm – Mälardalregionen ingick hösten 2012 en *Avsiktsförklaring* att etablera ny regionaltågstrafik med ett storregionalt stamnät för arbets- och vardagsresande. Syftet var att dra nytta av den regionala medfinansieringen av Citybanan och bidra till att uppnå de regionala mål för transportsystemet, de så kallade EBS-målen, som de länsplane- och kollektivtrafikansvariga kommit överens om. Avsiktsförklaringen drog också upp riktlinjer för hur trafiken skulle genomföras. I detta ingick att främja utvecklingen av ett gränslöst och sammanhållet trafikutbud, exempelvis genom ett länsöverskridande prissystem.

Det storregionala trafiksystemet utgår från de övergripande mål som satts upp för transportsystemet. De regionala målen har dels samlats i de styrdokument som fastställs inom ramen

för En Bättre Sits (EBS), dels genom tidigare versioner samt i den reviderade systemanalysen som fastställdes i oktober 2020. EBS administreras av Mälardalsrådet och inkluderar den politiska ledningen samt med stöd från tjänstemän i regionen. Dels är mål utpekade för regionalstågstrafiken i trafikförsörjningsprogrammen som Mälardalstrafiks ägare fastställer.

EBS Systemanalys som fastställdes i oktober 2020 pekar på följande övergripande mål. Dessa beskrivs mer i detalj i nämnda systemanalys.

Målet är att skapa ett transportsystem:

- *där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen*
- *där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt*
- *där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet*
- *där flerkärnighet och en förstörad arbetsmarknad främjar regional utveckling*

Den regionala tågtrafiken utgör ryggraden i detta transportsystem. Dess särskilda bidrag till transportsystemet är att:

- *skapa förutsättningar för en fortsatt regionförstoring*
- *möjliggöra ett ökat arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region som är långsiktigt hållbart*
- *främja en samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik*
- *bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet konkurrenskraftigt och attraktivt*

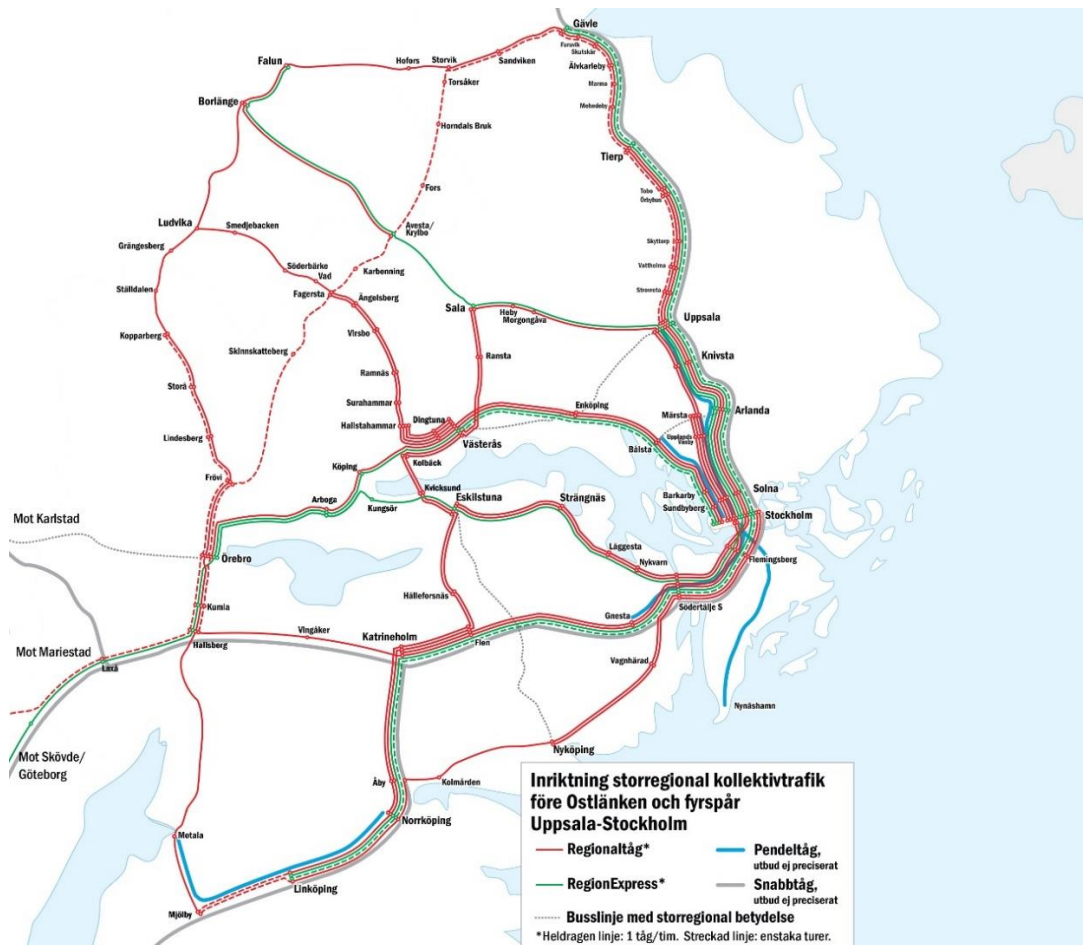
Nedan redovisas de funktioner som den regionala tågtrafiken bör ha för att kunna sträva mot målbilden:

- *Sammanhållet system över geografiska och organisatoriska gränser*
- *Kvalitet, förutsägbarhet och långsiktighet i trafikutbudet*
- *Särskild tillgänglighet till Stockholm och Arlanda samt kopplingar till nationell kollektivtrafik*
- *Möjliggöra arbetspendling mellan storregionala kärnor på restid <45 min*
- *Basutbud med timestrafik på alla regionala länkar*
- *Särskild inriktning på arbets- och vardagsresor samt resmöjligheter för fritid och rekreation*
- *Möjligt att utnyttja för alla resenärsgupper*
- *Kapacitet att klara ett fortsatt ökat resande*
- *Attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till bilresande*

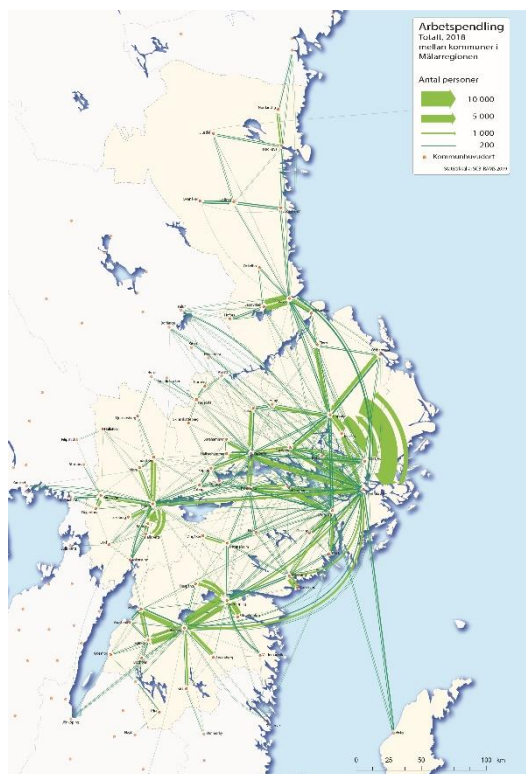
EBS Systemanalys har pekat ut inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken både före och efter att Ostlänken respektive fyrspar Uppsala – Stockholm är utbyggd. Tidshorisonten i denna Trafikplan utgår från den utpekade inriktningen före dessa nämnda objekt. Inriktningen är också vägledande för trafikutbudets utformning.

Resandet inom Stockholm-Mälardalenregionen är omfattande, arbets- och studiependlingen både inom länen och över länsgräns är stort. Resandet till Stockholm dominerar samtidigt pendlingen över länsgränsen.

Se infogade figurer 5a respektive 18a från systemanalysen.



Figur 18a. Inriktning storregional kollektivtrafik före Ostlänken och fyrspår Uppsala – Stockholm.



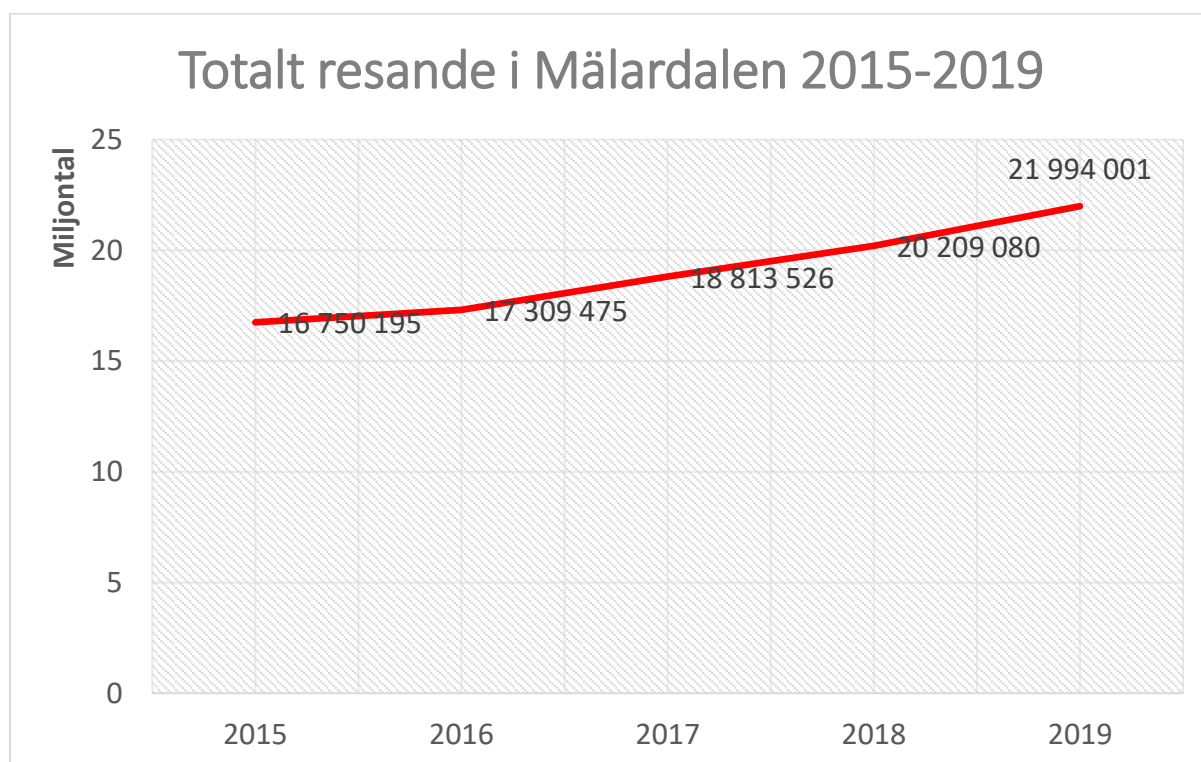
Figur 5a: Arbetspendling i Stockholm-Mälardalen och Stockholms län 2018. Källa: EBS Systemanalys.

Resandeutveckling

Resandeutvecklingen i det storregionala trafiksystemet har varit stort under många år. Nedanstående tabell visar en resandeutveckling på ca trettio procent totalt under åren 2015–2019.

I de aktuella trafikplanerna har det tagits höjd för att möta en viss fortsatt resandeutveckling. Covid-19 pandemin har dock påverkat resande kraftigt under 2020. Det finns därmed skäl att följa konsekvenserna hur detta kan komma att påverka resandeutvecklingen och om detta motiverar förändringar i aktuella planer.

Mälardalsregionen har samtidigt en kraftig befolkningstillväxt, i kombination med en omställning mot ett resande i mer hållbara transportslag, kan det ändå vara rimligt att anta att resandet i regionaltågen efterhand pandemin avvecklas fortsatt kommer vara omfattande och utvecklas.



Tabell: Resandet per år, totalt på linjerna Svealandsbanan, Nyköpingsbanan, UVEN, Sörmlandspilen, Upptåget, SJ:s Uppsalapendel, Mälarbanan samt Ostpendeln.

Planeringsprinciper

Nedanstående principer beskriver den övergripande inriktningen för planeringen av regionaltågen.

Begrepp

Stomtrafik	De tågavgångar som vanligen avgår en gång i timmen under större delen av trafikdygnet, om möjligt på samma klockslag varje timme. På vissa linjer med stort resandeunderlag kan stomtrafiken även ses omfatta halvtimmetrafik som bas under stora delar av dagen. Generellt eftersträvas timmetrafik mellan cirka 06 – 23, vardagar.
Insatstrafik	De tågavgångar utöver stomtågen som utförs i rusningstid morgon och eftermiddag/kväll i syfte att skapa ett tätare och därmed mer attraktivt trafikutbud och/eller för att skapa tillräcklig sittplatskapacitet. Generellt eftersträvas insatstrafik mellan stomtrafikens avgångar under cirka tre timmar morgon respektive eftermiddag, där stom- och insatstrafiken tillsammans skapar ett utbud med cirka en avgång varje halvtimme under perioden.
Region Express	De tågavgångar som på vissa linjer utförs utöver stom- och insatstrafik och som syftar till att skapa kortare restider mellan de större städerna i Mälardalen. Region Express stannar normalt enbart vid vissa större stationer/orter.

Prioritering mellan Stomtrafik, Insatstrafik och Region Express

Generellt eftersträvas i första hand att stomtrafik etableras över hela trafikdygnet, därefter etableras insatstrafik och därefter etableras avgångar med Region Express.

På linjer eller delar av linjer där resande och ekonomi inte motiverar fullt utbud med stomtrafik hela trafikdygnet kan det ändå vara motiverat att tillskapa vissa kompletterande avgångar med insatstrafik. Det gör då i syfte att skapa en tätare trafik i rusningstid för att möta pendlarnas särskilda behov av större utbud.

Avgångar med Region Express förutsätter att det på samma sträcka och tid finns minst stomtrafik med uppehåll vid alla regionaltågsstationer.

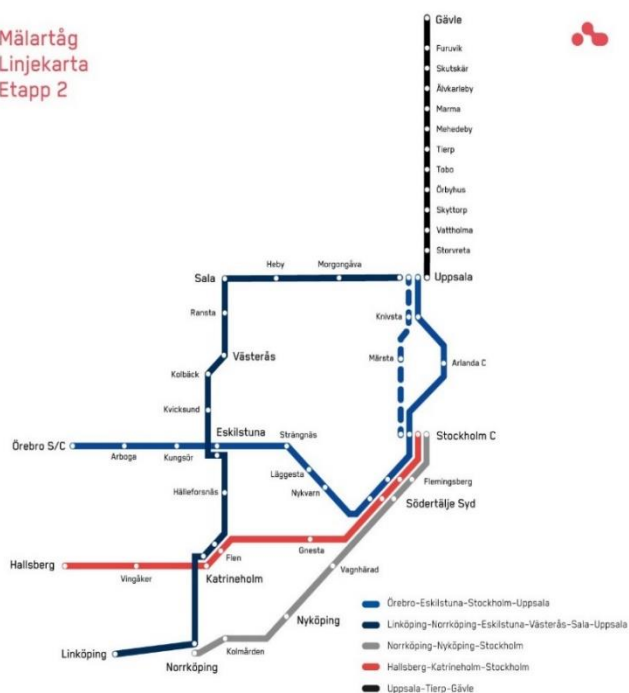
Trafikutbud på helger

Generellt eftersträvas stomtrafik (timmetrafik) på helger. Initialt kommer dock trafikutbudet på de flesta sträckor och linjer vara lägre. Utbudet mellan de största städerna planeras dock vara något större än övriga delsträckor. För vissa relationer och delsträckor kan förbindelsen under helger innehålla tågbyten, till exempel Svealandsbanan till och från Örebro.

Därutöver behöver en anpassning av utbudet göras efter resandebehovet på helger, exempelvis genom senarelagda sista turer på kvällar/nätter mot lördag och söndag.

Trafiken inom Mälartågslinjerna ingår i trafikavtal med trafikutövare som planeras gälla under perioden december 2021 till december 2029. Till dessa linjer tillhandahåller Mälardalstrafik egna fordon. Nedanstående trafikutbud är beskrivningar av det trafikutbud som tidigare fastställts inom ramen för ägarnas beslut. Förutom förändringar i trafikutbudet jämfört med Etapp 1 är den största förändringen i Etapp 2 att Region Uppsalas trafiksystem Upptåget även ingår i Mälardalstrafiks tågsystem och trafikavtal, som därmed ansvarar för förvaltning av trafik och fordon.

Mälartåg
Linjekarta
Etapp 2



Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala, "Svealandsbanan"

I Etapp 2 trafikeras linjen med timmestrafik vardagar på sträckan Arboga - Stockholm och vidare till och från Arlanda och Uppsala.

På delsträckan Eskilstuna - Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimmestrafik i högtrafik i båda riktningarna. På delsträckan Uppsala-Stockholm kompletteras stomtrafiken med ett antal insatståg i högtrafik i rusningsriktningen för att öka sittplatskapaciteten. Dessa planeras att trafikeras via Märsta.

Morgon och eftermiddag/kväll förlängs timmestrafiken till och från Örebro. Den exakta omfattningen av trafiken till Örebro avgörs av resandebehoven sett till det totala trafikutbudet till Örebro och resandebehoven till och från Arlanda.

Helger trafikeras linjen med varannantimmemstrafik på sträckan Arboga – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala. Linjen trafikerar normalt inte Örebro och byte sker i Arboga under helger. Delsträckan Eskilstuna – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timmemstrafik när efterfrågan är störst. Därutöver kompletteras trafiken med lokala avgångar mellan Uppsala-Stockholm som skapar timmemstrafik under hela trafikdygnet.

På delsträckan Uppsala-Stockholm förutsätts också att regionaltågstrafiken inom Mälartågslinjerna kompletteras med annan regelbunden regionaltågstrafik inom avtal om Movingo, i syfte att klara det totala behovet av trafikutbud på sträckan samt trafikering av Märsta. Se vidare nedan under Movingo-avtal Stockholm – Uppsala.

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan nodstäderna Örebro, Eskilstuna och Stockholm kompletteras utbudet av stomtrafik och insatståg med Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-

avgångar körs enkelriktat morgon till Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Örebro. Varken ekonomi eller spårkapacitet medger parallell trafik med stomtrafik och Region Express-tåg väster om Eskilstuna, varför Region Express-tågen i dessa tidslägen ersätter stomtågen på den delsträckan och också gör uppehåll i Arboga och Kungsör.

Som inriktning planeras för tre Region Express-avgångar i vardera riktningen morgon respektive eftermiddag, fördelat på en avgång per timme.

Svealandsbanan Etapp 2	Örebro – Arboga	Arboga – Eskilstuna	Eskilstuna – Stockholm	Stockholm – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	13/0	19/8	29/12	23/17

Anm.) Fredag och lördag kväll tillkommer vissa sena avgångar på vissa sträckor.

Hallsberg – Katrineholm – Stockholm, "Sörmlandspilen"

I Etapp 2 trafikeras linjen med varannantimmetrafik, förstärkt till timmetrafik morgon och eftermiddag/kväll. För att klara sittplatskapaciteten körs, förutsatt att spårkapaciteten medger, ett insatståg enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med varannantimmetrafik mellan Vingåker/Katrineholm – Stockholm, med något färre avgångar till och från Hallsberg.

I Etapp 2 är utbudet något större mellan Vingåker – Katrineholm – Stockholm än till och från Hallsberg. Detta innebär inledningsvis att ett tågpar vardagar samt tre tågpar helger planeras för vändning i Vingåker. Spårkapaciteten är dock hårt belastad och marginalerna därmed små för dessa vändningar. Vändningar kan därför behöva göras både i Vingåker alternativt i Katrineholm samt med variationer mellan tågplaner.

Generellt är resandet och behovet av trafik större närmare Stockholm. Under perioden ska därför möjligheten provas att utöka trafikutbudet Katrineholm – Stockholm, något som också möter ambitionerna enligt trafikeringsmål bilden för 2030 i senaste Systemanalysen.

Sörmlandspilen Etapp 2	Hallsberg – Vingåker	Vingåker – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	12/5 ¹⁾	13/8 ¹⁾

¹⁾Tillkommer 1 tur Katrineholm-Hallsberg vardagar.

Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Linköping, "UVEN"

I Etapp 2 slås trafiken inom UVEN och Upptåget tillsammans och linjen omfattar trafik på hela sträckan Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Norrköping – Linköping.

Linjen uppdelas i två strukturer som tillsammans skapar halvtimmetrafik vardagar mellan Sala – Västerås – Eskilstuna, respektive timmetrafik helger:

- Timmetrafik vardagar Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna
- Timmetrafik Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping

På delsträckan Uppsala – Sala, respektive Norrköping – Linköping något lägre utbud. Vissa tidpunkter bedrivs trafik varannan timme på vardagar på dessa delsträckor.

Vissa insatståg kompletterar timestrafiken mellan Eskilstuna-Norrköping för att erbjuda halvtimestrafik under någon timme i högtrafik.

Helger trafikeras linjen med varnantimestrafik på ovanstående delsträckor, vilket tillsammans skapar timestrafik Sala – Västerås – Eskilstuna.

UVEN Etapp 2	Linköping – Norrköping	Norrköping – Eskilstuna	Eskilstuna – Västerås	Västerås – Sala	Sala – Uppsala
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	14/7	19/7	31/15	31/15	14/8

Uppsala – Tierp – Gävle, "Upptåget"

I Etapp 2 ingår Upptåget som del i Mälartågslinjerna. Linjen trafikeras med timestrafik både vardagar och helger på sträckan Uppsala – Tierp – Gävle.

Delsträckan Uppsala – Tierp trafikeras med halvtimestrafik både vardagar och helger. I högtrafik på vardagar bedrivs även halvtimestrafik till och från Gävle.

På sträckan finns skillnader i medelhastigheten mellan Upptåget och fjärrtåg. För att skapa en god framkomlighet för systemen kan det få till konsekvens att vissa insatståg mellan Tierp och Gävle har färre uppehåll. Ambitionen är uppehåll på alla stationer.

Upptåget Etapp 2	Uppsala – Tierp	Tierp – Gävle
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	39/34	26/19

Anm.) Fredag och lördag kväll tillkommer vissa sena avgångar på vissa delsträckor.

Norrköping – Nyköping – Stockholm "Nyköpingsbanan"

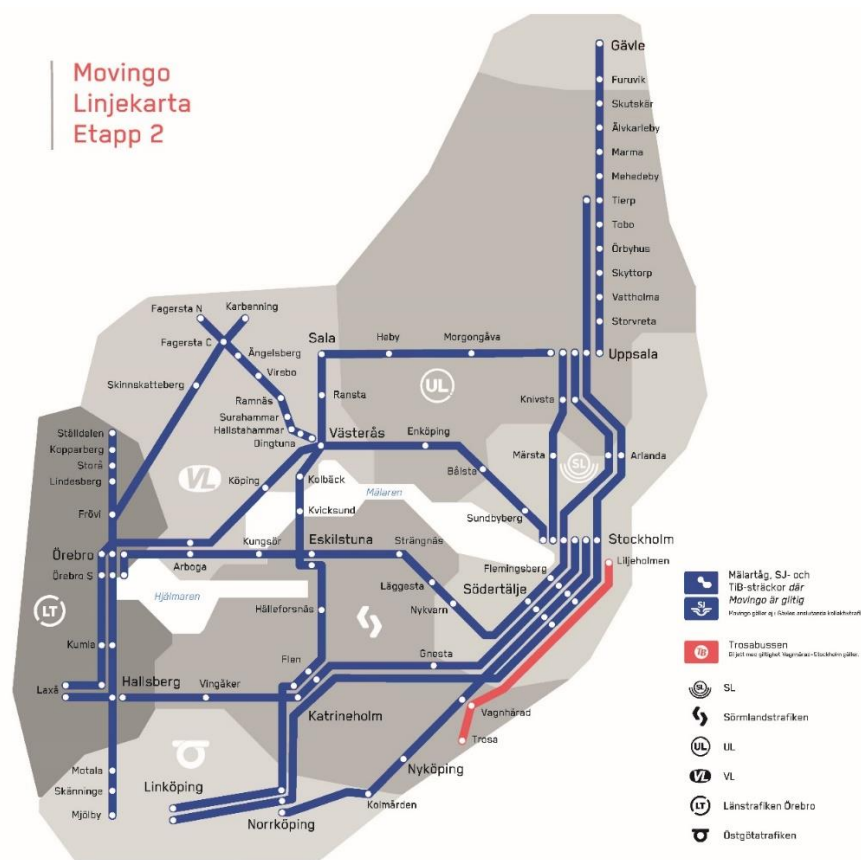
I Etapp 2 trafikeras linjen med timestrafik vardagar på sträckan Norrköping – Nyköping – Stockholm.

På delsträckan Nyköping – Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimestrafik i högtrafik i båda riktningarna.

Helger trafikeras linjen med varnantimestrafik på sträckan Norrköping – Stockholm. Delsträckan Nyköping – Stockholm trafikeras med ytterligare ett antal avgångar i vardera riktningen som ger timestrafik när efterfrågan är störst.

Nyköpingsbanan Etapp 2	Norrköping – Nyköping	Nyköping – Stockholm
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	18/8	23/12

Trafiken inom avtal för Movingo-giltighet



I Mälardalen bedrivs historiskt en regionalstågstrafik som kan ses vara kommersiell och har inte haft behov av ekonomiskt stöd från regionen. Regionalstågstrafiken bedrivs historiskt av SJ AB och ingår i det storregionala trafiksystemet och regleras inom ramen för Movingo-avtal. SJ har tillhandahållit avgångar och sittplatskapacitet för resenärer med Movingos periodkort och Mälardalstrafik har ersatt SJ för dessa resor.

Trafiken på dessa linjer bidrar till trafikförsörjningen i flera viktiga stråk och relationer. Dessa linjer täcker och knyter samman flera stora orter. Resandet är omfattande och bidrar därför också till att linjerna kunnat bedrivas utan ekonomiskt stöd.

Delar av trafiken antas även framöver kunna utföras kommersiellt och regleras därmed inom ramen för Movingo-avtal. Movingo-avtalen föreslås reglera, utöver giltighet för Movingo, att övriga regionala krav på trafiken uppfylls, exempelvis:

- *Trafikutbud, som antal turer, uppehållsmönster mm*
- *Fordonsprestanda, som tågens lämplighet för trafiken inklusive tillgänglighet för personer med funktionsvariationer, nödvändig sittplatskapacitet mm*
- *Process för löpande utveckling i takt med förändrade behov samt samverkan avseende trafikplanering, redovisning av statistik mm*

Stockholm – Enköping – Västerås – Örebro – Hallsberg – Laxå (Göteborg), ”Mälarbanan”

I Etapp 2 är inriktningen att linjen trafikeras med timestrafik vardagar på sträckan Hallsberg – Örebro – Västerås – Stockholm.

På delsträckan Hallsberg-Laxå, bedrivs i huvudsak timestrafik under delar av dagen, men vissa tider varannan timme. Det är eftersträvarsvärt att merparten av denna trafik även bedrivs vidare till och från Göteborg med uppehåll i Västra Götaland för att knyta ihop denna region med norra och västra delen av Mälardalen.

Delsträckan Västerås – Stockholm kompletteras stomtrafiken av insatståg som ger halvtimestrafik i högttrafik i båda riktningarna med uppehåll i Enköping, Bålsta och Sundbyberg.

För delsträckan Arboga – Köping – Västerås kompletteras timestrafiken med vissa insatståg som ger halvtimestrafik i högttrafik och i rusningsriktningen. Dessa avgångar eftersträvas vara genomgående till och från Stockholm.

Helger trafikeras linjen med timestrafik på sträckan Västerås – Stockholm under stor del av dagen, merparten av denna trafikerar även till och från Örebro och Hallsberg. På delsträckan Hallsberg – Laxå (Göteborg) eftersträvas trafik minst varannan timme.

Region Express-avgångar

För att korta restiderna mellan Västerås och Stockholm kan utbudet komma att kompletteras med ett antal Region Express-avgångar. Utgångspunkten är att Region Express-avgångar körs enkelriktat morgon i riktning mot Stockholm och eftermiddag/kväll i riktning mot Västerås. Behovet av Region Express-avgångar kan antas öka när Barkarby station tas i bruk och antalet stationsuppehåll ökar.

Barkarby station

Barkarby station kan komma att öppnas och trafikeras av regionaltåg under perioden. Framöver behöver det fastställas vilken del av trafikutbudet som ska planeras med uppehåll. Upphållet i Barkarby innebär att det skapas goda anslutningar till både pendeltåg och tunnelbana och bidrar därmed till en utveckling av resandet till och från bostäder samt många arbetsplatser i området.

Mälarbanan Etapp 2	Stockholm – Västerås	Västerås – Arboga	Arboga – Örebro	Örebro – Hallsberg	Hallsberg – Laxå
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	29/17	20/14	18/14	18/14	14/7

Stockholm – Uppsala, ”Uppsalapendeln”

Tågtrafiken i stråket bedrivs i flera parallella regionala och interregionala system. Mellan Stockholm och Knivsta finns också alternativa vägar via Märsta respektive Arlanda.

Utgångspunkten är att den samlade trafiklösningen för Stockholm – Uppsala ska bedrivas på ett ekonomiskt effektivt sätt, säkerställa en grundtrygghet för den stora volymen pendling och övrigt vardagsresande i stråket samt uppfylla de regionala funktionella kraven.

Inom ramen för *Mälartågslinjerna* trafikeras stråket med linjen Uppsala – Arlanda – Stockholm – Eskilstuna – Örebro enligt tidigare beskrivning i detta dokument. Linjen trafikerar sträckan Stockholm – Uppsala med uppehåll i Arlanda och Knivsta med en systematisk timestrafik vardagar. För att klara det stora resandet i stråket kompletteras stomtrafiken med insatståg morgon och

eftermiddag/kväll. Insatstågen körs av *Mälartåg*, antingen som lokal trafik eller som en förlängning av genomgående linjer söderifrån, exempelvis insatståg eller avgångar med Region Express från Örebro och Eskilstuna. Insatstågen planeras att köras med uppehåll i Märsta och Knivsta. Helger bedrivs trafiken med Mälartåg med timmestrafik på delsträckan Uppsala – Stockholm, varav ungefär varannan är genomgående till Eskilstuna och Arboga. Avgångar med Mälartåg körs även under helger i huvudsak via Arlanda. Vissa lokala avgångar kan vid behov planeras via Märsta.

Därutöver behövs ytterligare lokal regionalstågstrafik för att möta upp det omfattande resandet på sträckan, som de senaste åren dessutom befunnit sig i en kraftig utveckling. Utgångspunkten i denna Trafikplan är att det bedrivs en kommersiell trafik, utöver ovan beskrivna trafik inom Mälartågslinjen, inom ramen för Movingo-avtal enligt nedanstående omfattning.

I Etapp 2 är inriktningen att den lokala linjen inom Movingo-avtal trafikeras med timmestrafik, med uppehåll i Märsta och Knivsta.

Inriktningen för de båda linjerna enligt beskrivningen ovan är att sträckan tillsammans trafikeras med en systematisk halvtimmestrafik vardagar samt stora delar av helgtrafiken. Varannan avgång via Arlanda och varannan via Märsta. Därutöver insatståg i högtrafik med Mälartåg som möter behovet av sittplatskapacitet.

Spårkapacitet på sträckan och inte minst avseende vändkapaciteten på Uppsala C är ansträngd. I avvaktan på framtida utbyggnader av spårkapaciteten kan trafiken mellan de olika linjerna och systemen på stråket behöva synkroniseras och anpassas till att möta den spårkapacitet som vid aktuell tågplan är gällande.

Uppsalapendeln Etapp 2		Stockholm – Uppsala via Arlanda	Stockholm – Uppsala via Märsta
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	<i>Lokalt utbud inom Movingoavtal</i>		18/17
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	<i>Svealandsbanan-Uppsala med Mälartåg</i>	18/17	5/0

Linköping – Stockholm – Tierp (Gävle), "Ostpendeln"

Ostpendeln kompletterar den ordinarie regionala tågtrafiken och erbjuder kortare restider framförallt i relationerna Östergötland – Stockholm samt Gävle/Tierp – Uppsala/Stockholm. På dessa sträckor ses linjen motsvara regionens behov av avgångar som Region Express, eftersom det parallellt med denna linje bedrivs olika regionala tågtrafiksystem med fler uppehåll. Därutöver skapar linjen direktförbindelse med Arlanda flygplats.

Ostpendeln ingår i det regionala trafiksystemet och omfattas av Movingos ordinarie regler. Tillsvidare ingår inte Gävle som tågdestination i Movingos ordinarie periodkort, dock ingår Gävle som del i Mälartågslinjen Upptåget.

För att möta behovet av en rimlig sittplatskapacitet för denna linje kan det dock finnas behov av någon form av Movingo-tillägg (motsvarande modell under Etapp 1) för lokala resor mellan Uppsala – Stockholm på denna linje.

I Etapp 2 är inriktningen att avtal tecknas om varannantimmestrafik vardagar på sträckan (Gävle)Tierp – Stockholm – Linköping.

Helger bedrivs trafik varannan timme under delar av dagen.

I Etapp 2 gör linjen uppehåll i Flemingsberg och bidrar därmed till att förbättra trafikutbudet och bidra till kortare restider för det lokala resandet inom Storstockholm, delen Södertälje – Flemingsberg – Stockholm C – Arlanda – Uppsala. Nämda delsträcka ska i det sammanhanget ses verka tillsammans med Svealandsbanans utbud och skapar en till två avgångar i timmen under stora delar av vardagarna.

Ostpendeln Etapp 2	(Gävle) –Tierp – Stockholm	Stockholm – Linköping
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	7/5	8/7

Tåg i Bergslagen

Tåg i Bergslagen är ett bolag samägt av regionerna i Dalarna, Gävleborg, Västmanland och Örebro län. Bolagets uppgift är att planera, upphandla och genomföra tågtrafiken inom Tåg i Bergslagens trafikområde och ses samordna kollektivtrafikmyndigheternas behov av kollektivtrafik i form av tågtrafik.

Trafikutbudet i Tåg i Bergslagen upphandlas och regleras i trafikavtal mellan bolaget Tåg i Bergslagen och dess trafikutövare. Utbudet beskrivs därmed inte i Mälardalstrafiks Trafikplan.

Den tågtrafik som bedrivs inom Tåg i Bergslagen i de län som ingår i Mälardalstrafiks ägarkrets ingår också i Movingos periodkortssystem, dvs trafik inom Västmanland, Örebro och Östergötland.

Mälardalstrafik tecknar avtal om Movingo-giltighet direkt med Tåg i Bergslagens trafikutövare.

Trosabussen

Åkerbergs trafik bedriver sedan maj 2010 Trosabussen på sträckan Trosa – Vagnhärad – Liljeholmen (Stockholm). Busstrafiken kompletterar tågtrafiken på Nyköpingsbanan dels genom att nå en annan målpunkt i södra Stockholm, dels skapa bytesfri relation från Trosa. Busstrafiken bedrivs sedan ett antal år utan ekonomiskt stöd från regionen.

Trosabussen ses som ett viktigt komplement till Nyköpingsbanans tågtrafik och ingår därför i Movingo-systemet. Kunder med Movingo periodbiljett kan därmed resa både med tåg och på Trosabussen.

Trafiken förväntas bedrivas med minst nedanstående trafikutbud, som dock kan variera under året med hänsyn till en varierad efterfrågan.

Trosabussen Etapp 2	Buss Trosa – Vagnhärad – Liljeholmen
Antal turer vardera riktningen vardagar/helger	13/4

Övrig trafik som ingår i det storregionala trafiksystemet

I Mälardalen bedriver Region Stockholm pendeltåg i Stockholmsområdet, Östgötatrafiken bedriver Östgötapendeln.

Pendeltågen kan ses ha till syfte att vara trafiksystemet för det närliggande resandet framförallt inom respektive län eller till angränsande läns målpunkt. Pendeltågen gör generellt uppehåll på samtliga tågstationer. Inom Stockholm finns delar av trafiken där restiden kortas genom färre uppehåll.

Regionaltågen trafikerar hela Mälardalen och kan ses bidra till korta restider genom färre uppehåll.

Därutöver ingår anslutande och parallell kollektivtrafik i Movingo-systemets biljettgiltighet. framförallt den busstrafik som bedrivs inom ramen för ägarnas uppdrag. I detta finns även viss trafik med taxi och båttrafik, i Stockholm även tunnelbanan. Genom anslutningar skapas möjlighet till resa närmare bostad, arbetsplats och andra målpunkter.

Mellan pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg skapas anslutningar. Det totala trafiksystemet ses även vara viktigt för anslutning till flyg- och båttrafik.

Infrastruktur och stationer

Det storregionala tågsystemet bedrivs på merparten av järnvägsnätet i Stockholm – Mälardalen. På stora delar av järnvägsnätet bedrivs även annan tågtrafik såsom fjärrtåg och godståg. Regionaltågssystemet samsas med övrig tågtrafik och på flera banor är utnyttjandet av spårkapaciteten mycket högt.

Trots omfattande åtgärder i infrastrukturen de senaste åren i form av finansiering av och öppnande av Citybanan och till exempel invigning av dubbelspår Strängnäs-Härad är det fortsatt trångt på spåren. Fyra spår (Stockholm) Arlanda – Uppsala och öppnande av Ostlänken ligger långt bortom denna plans period. För att komma till start av Etapp 2 och nå målen för regionaltågstrafiken är det väsentligt att enkla och mer omfattande förbättringar i infrastrukturen genomförs. För järnvägsanläggningen generellt kan sägas att den är sliten och inte anpassad för efterfrågan. Under hela planperioden kommer det vara trångt på spåren.

Den regionala tågtrafiken och utvecklingen av densamma är i högsta grad beroende av en väl fungerande infrastruktur. Spårkapaciteten ska kunna möta den beslutade Trafikplanens behov av önskade tåglägen. Infrastrukturen måste även ha ett bra underhåll i syfte att hålla en hög robusthet så att trafiken kan bedrivas med en hög punktlighet och regularitet för att möta kundernas behov av hög kvalitet i tågtrafiken. Mälardalstrafik arbetar löpande för att påverka infrastrukturförvaltare att underhålla och utveckla infrastrukturen samt dess trafikledning för att möta verksamhetens behov.

De behov av åtgärder i infrastrukturen som regionen utpekat är beskrivet i En Bättre Sits Storregional systemanalys för Stockholm – Mälardalen, uppdaterad oktober 2020. Systemanalysen innehåller beskrivningar av nuläge och utmaningar med strategier och åtgärder. Inte minst regionens prioriterade behov av åtgärder samt prioriterade funktioner kopplade till tillgängligheten i de storregionala stråken in mot Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning.

Därutöver har Mälardalstrafik samverkansavtal med Trafikverkets region Stockholm samt region Östra. Inom denna samverkan finns ett Mälardalspaket som framförallt innehåller trimningsåtgärder som är nödvändiga för att regionaltågstrafiken ska kunna etableras, vidmakthållas och utvecklas över

tid. Genom löpande dialog med Trafikverket eftersträvas att åtgärder inarbetas i Trafikverkets verksamhetsplan och budget.

Trafikverkets tilldelningskriterier missgynnar lokal och regional tågtrafik. Mälardalstrafik fortsätter därför att verka för att prioriteringsreglerna förändras.

Stationsmiljöerna behöver utvecklas samtidigt som ansvaret för stationernas kundutrymmen idag delas mellan många aktörer. Mälardalstrafik idkar påverkan mot aktörerna, samt i samverkan med ägarna, i syfte att utveckla stationsmiljöerna för att hela resan ska bli attraktiv.

Regionaltågen gör uppehåll på de stationer som visas i de kartor som är infogade i denna trafikplan.

Fordon

Mälartåg

Mälartågslinjernas fordonsförsörjning beskrivs i separata dokument, bland annat bilaga E till Samverkansavtalet.

Inriktningen är att regionaltågstrafiken under Etapp 2 bedrivs med tågfordon med god kvalitet och komfort för resor upp mot två timmar. Fordonen ska ha en hög driftsäkerhet för att bidra till en hög punktlighet. Därtill eftersträvas att fordonen ska ha en hastighetsprestanda på 200 km/h för att bidra till korta restider samt underlätta framkomligheten på sträckor där regionaltågen samsas med interregional trafik och spårkapaciteten är ansträngd.

Tågfordonen ska i huvudsak vara anpassade för att tillgängligheten för alla kunder ska vara god. Det innefattar att på- respektive avstigning kan ske i plan mellan plattform och tågentré, i minst en av fordonens entréer. Dessutom tillräcklig sittplatskapacitet för att möta resandebehovet samt förutsättningar att anpassa för att bidra till utökat resande. Vidare eftersträvas att fordonen är försedda med klimatsystem för jämn och god luftkvalitet och temperatur ombord året runt. Därutöver toaletter, samt system för god wifi-uppkoppling och eluttag till merparten av sittplatserna samt bra system för trafikinformation. En utgångspunkt är också att fordonen ska kunna ta ombord cyklar (cirka 3 – 6 platser).

Mälardalstrafik tillhandahåller samtliga de fordon som behövs i Etapp 2 för Mälartågslinjerna. Mälartågslinjerna trafikeras av nya Stadler Dosto ER1 samt till en mindre del av Regina X50. För Etapp 2 ingår 53 ER1 samt 9 X50 i systemet, där X50 framförallt trafikerar UVEN. Sannolikt kommer fordonsbehovet att öka under Etapp 2 för att ta hänsyn till resandetillväxt, kvalitet samt stora underhållsrevisioner.

Tågfordon inom Movingolinjerna

För övriga tåglinjer ingående i Movingo-avtalen är utgångspunkten att trafikoperatören tillhandahåller egna för trafiken ändamålsenliga fordon, som i huvudsak ska svara mot bland annat ovanstående övergripande krav.

Under övergångsperiod kan det finnas vissa fordon som avviker mot de övergripande kraven, men dessa ska framförallt undvikas i den systematiska stomtrafiken och då prioriteras till kompletterande insatståg.

Trafikproduktion

Nedanstående tabell redovisar en grov beräkning av tågkilometer per linje och år med utgångspunkt i ovan redovisat trafikutbud. Hänsyn har inte fullt ut tagits till reduceringar för sommar och storhelger.

Linje	Örebro – Eskilstuna – Stockholm – Uppsala	Norrköping – Nyköping – Stockholm	Hallsberg – Katrineholm – Stockholm	Uppsala – Sala Västerås – Eskilstuna – Linköping	Uppsala – Tierp – Gävle (Upptåget)
Tågkm	3 850 000	2 100 000	1 600 000	3 800 000	2 500 000
Linje	Uppsala – Stockholm (inom Movingoavtal)	Stockholm – Västerås – Örebro – Laxå	Linköping – Stockholm – Tierp (Ostpendeln)		Total antal tågkm
Tågkm	840 000	3 700 000	1 850 000		20 200 000